



**TRAFICOM**

Liikenne- ja viestintävirasto

# Uusimmat lentomiehistömääräykset tiivistettynä

Lentoon!-seminaari 28.5.2022

# Esityksen sisältö

- ▶ Esitys sisältää viimeisimmät lentomiehistöasetuksen muutokset pähkinänkuoressa
- ▶ Tarkemmat yksityiskohdat voi lukea itse määräyksistä EASAn Regulations –sivuilta tai Eurlexistä
  - ▶ Hakemalla Eurlexin konsolidoiduista tiedostoista löytää ne 2011/1178 määräyskohdat, joita sillä hetkellä sovelletaan
  - ▶ EASAn sivuilla on myös ne määräyskohdat, joiden soveltaminen alkaa myöhemmin
    - ▶ AMC materiaali löytyy EASA 'Official publications' alakohdasta

Tiesitkö? EASAn nimi muuttui v. 2018 uuden perusasetuksen myötä. Uusi nimi 'European **Union** Aviation Safety Agency', lyhenne edelleen EASA.

# Commission Implementing Regulation (EU) 2018/1974

- ▶ julkaistu 20.12.2018
- ▶ Sisältää UPRT vaatimukset, jotka jo tuttuja
- ▶ Vähemmälle huomiolle ovat jääneet Appendix 9 muutokset:
  - ▶ koulutus ja tarkastukset mahdollista suorittaa myös ilma-alueksella ja FSTD-laitteella mikäli FFS ei 'available' tai 'accessible'
  - ▶ FSTD:n sopivuus ko. harjoitteisiin on kuitenkin varmistettava hyväksyntätaulukkoita käyttäen!
    - ▶ [NPA oli lausuntokierroksella](#), deadline oli 21.4.2021

# Commission Implementing Regulation (EU) 2019/1747

- ▶ Julkaistu 22.10.2019
- ▶ Sisältää työryhmän FCL.002 tekemät muutokset

## Poimintoja muutoksista

- ▶ LAPL lupakirjaan vesilento-oikeus SEP SEA
  - ▶ Mahdollisuus yhdistää SEP(Land) ja SEP(Sea) –kokemusta viimeaikaisessa kokemuksessa
- ▶ Kouluttajat
  - ▶ FI kelpuutuksen LAPL(A) –rajoitus on mahdollista poistaa, kun CPL –teoriakokeet on suoritettu. Ei edellytetä CPL-teoriakurssin suorittamista.

# Commission Implementing Regulation (EU) 2019/1747

- ▶ Paljon muutoksia kouluttajamääräyksissä (TRI, CRI, SFI)
- ▶ Tarkastuslentäjät:
  - ▶ Harvinaisten tyyppien erityisvaltuutusoikeus palautettu
  - ▶ Koulutuspäällikön esteellisyysspykälä on poistettu
  - ▶ Muutettu vaatimus tarkastuslentomäärästä 2kpl/v muotoon 6kpl voimassaoloaikana

## Commission Implementing Regulation (EU) 2020/359

- ▶ Julkaistu 4.3.2020
- ▶ SPL ja BPL osiot poistettu
  - ▶ Part-MED, Part-ARA, Part-ORA ja Part-DTO pätevät edelleen myös purje- ja pallolentämiseen
  - ▶ LAPL(S) ja LAPL(B) poistuvat
  - ▶ TMG hyvitykset mahdollisia lupakirjaluokkien välillä
- ▶ Uusi BIR kelpuutus lisätty, samalla EIR poistuu
  - ▶ Huom! [BIR/EIR muutokset](#) astuivat voimaan 8.9.2021

# Commission Implementing Regulation (EU) 2020/359

## ▶ Appendix 9:

- ▶ kohta 3.8.3.4 muutettu ja 3.8.3.5 poistettu
  - ▶ 3D operations to DH/A of 200 ft (60 m) or to higher minima if required by the approach procedure – manually, with one engine simulated inoperative...
- ▶ PBN oikeuksien uusimiseen lisätty mahdollisuus rajoittaa oikeuksia:
  - ▶ To establish or maintain PBN privileges, one approach shall be an RNP APCH. Where an RNP APCH is not practicable, it shall be performed in an appropriately equipped FSTD.
  - ▶ *By way of derogation from subparagraph above, in cases where a proficiency check for revalidation of PBN privileges does not include an RNP APCH exercise, the PBN privileges of the pilot shall not include RNP APCH.. The restriction shall be lifted if the pilot has completed a proficiency check including an RNP APCH exercise.*

## **NPA 2020-14** *Simpler, lighter and better Part-FCL requirements for general aviation*

- ▶ Deadline 31.3.2021, focused consultation 6/2022
- ▶ new flight crew licensing requirements for small single-pilot single-engine aeroplanes with electric propulsion;
- ▶ the possibility for student pilots to change from LAPL training to PPL training during the training course with credits;
- ▶ the optional integration of the night rating training in aeroplanes into the PPL(A) training course;
- ▶ clarifications in the training syllabi for the LAPL(A) and the PPL(A) related to spin avoidance training;
- ▶ the revision of the requirements for revalidation training flights for the LAPL(A) and for single-pilot single-engine class ratings;
- ▶ the revision of the revalidation requirements for helicopter type ratings;



# Kansallisten määräysten muutoksia - Kansallinen lentokoulutus

## TRG M 1-7

- ▶ Ennen pelkästään harrasteilmailun lentokoulutusta koskeneen määräyksen soveltamisalaa on muutettu siten, että se kattaa myös EASA-asetuksen liitteessä I tarkoitetuilla lentokoneilla ja helikoptereilla (mm. historialliset ilma-alukset) annettavan lentokoulutuksen, jolloin määräys TRG M1-1 voitiin kumota.
- ▶ Määräyksessä asetetaan koulutuslentoille kahden tunnin päivittäinen enimmäisaika, joka sisältää koululentojen lisäksi matkalennot, yksinlennot ja koulutustarkastuslennot. Erityistapauksissa tätä aikaa voidaan kuitenkin perustellusta syystä pidentää koulutuspäällikön hyväksynnällä, jos koulutusaika ei muutoin riitä matkalentovaatimusten täyttämiseen.

## Kansallisten määräysten muutoksia - PEL M2-16 ja TRG M1-6 Kansallinen tarkastuslentäjän valtuutus ja tarkastuslentotoiminta

- ▶ Määräyksestä PEL M2-16 on poistettu ne osat, jotka koskevat lentokokeiden ja tarkastuslentojen vastaanottamista EU-säätelyn piiriin siirtyneitä lentolupakirjoja ja kelpuutuksia varten. Määräykseen on lisätty vanhasta määräyksestä puuttuneet kokemusvaatimukset autogiro tarkastuslentäjille ja lennonopettajien tarkastuslentäjille. (FE(A)) haltijoille, joilla on opetus oikeus ultrakevyillä lentokoneilla, annetaan oikeus ottaa vastaan lentokokeita ja tarkastuslentoja myös ultrakevyt lentokoneilla ilman erillisen valtuutuksen hankkimista.
- ▶ Päivitetty määräys TRG M1-6 koskee kaikkea kansallisen säätelyn piiriin kuuluvaa tarkastuslentotoimintaa, eikä siis aiemman määräyksen tavoin yksinomaan harrasteilmailun tarkastuslentoja. Samassa yhteydessä kumottiin vuonna 2000 annettu määräys TRG M1-5, Tarkastuslentotoimintaa koskevat määräykset, jonka EU-säätely on suurelta osin syrjäyttänyt.

## Kansallisten määräysten muutoksia - AIR M5-10 Ultrakevyiden ilma-alusten lentokelpoisuus ja valmistus

- ▶ Määräyksessä määritellään ultrakevyille ilma-aluksille kaksi eri kategoriaa, joista B1 sisältää EASA-asetuksen liitteessä I tarkoitettut, kevyemmän painorajan mukaiset UL-ilma-alukset ja B2 taas uuden korotetun painorajan mukaiset painavammat ultrat. Näille asetetaan myös erilaiset kuormattavuusvaatimukset. Kevyemmästä luokasta raskaampaan siirtymiseen vaaditaan eroavuuskoulutus, josta määrätään ilmailumääräyksessä PEL M2-70, Ultrakevytlentäjän lupakirja.

## Kansallisten määräysten muutoksia - PEL M2-70 Ultrakevytlentäjän lupakirja

- ▶ Muutoksessa lisättiin määräykseen vaatimus eroavuuskoulutuksesta, joka vaaditaan siirryttäessä kevyemmistä luokan B1 ultrakevytlentokoneista raskaampiin luokan B2 koneisiin.
- ▶ Lisäksi muutetussa määräyksessä selvennetään koulutusjärjestystä yksinlentojen ja yksin suoritettavien matkalentojen osalta sekä tehdään eräitä muita selvennyksiä ja tarkennuksia.

# Annex I koneiden käyttö ATO/DTO

- ▶ Uusi Perusasetus antaa jäsenvaltioille oikeuden hyväksyä käytön mm. taitolentokoulutukseen.
- ▶ Oikeuden määrittelevä AMC on julkaistu ja ensimmäiset hyväksynnät (ja hylkäykset) on jo tehty.
- ▶ Suomi oli muutoksen alullepanija ja oli mukana valmistelemassa AMC:ta.

## Annex I koneiden käyttö ATO/DTO

- ▶ *(a) The ATO shall use an adequate fleet of training aircraft or FSTDs appropriately equipped for the training courses provided. The fleet of aircraft shall be composed of aircraft that comply with all requirements as defined in Regulation (EC) No 2018/1139. Aircraft that fall under points (a), (b), (c) or (d) of Annex I to Regulation (EC) No 2018/1139, can be used after the competent authority has:*
- ▶ *during an evaluation process, confirmed a level of safety comparable to the aircraft that comply with all essential requirements as defined in Annex II of Regulation (EC) No 2018/1139; and*
- ▶ *authorised the use of the aircraft for training in the ATO.*

# Annex I koneiden käyttö ATO/DTO

- ▶ The aircraft should be safely controllable and manoeuvrable under all anticipated operating conditions including following the failure of one or, if appropriate, more propulsion systems.
- ▶ The aircraft should allow a smooth transition from one flight phase to another without requiring exceptional piloting skill, alertness, strength or workload under any probable operating condition.
- ▶ The aircraft should have such stability as to ensure that the demands made on the pilot are not excessive taking into account the phase of flight and its duration.
- ▶ The assessment should take into account the control forces, the flight deck environment, pilot workload and other human-factor considerations depending on the phase of flight and its duration.

# Testing and checking with Annex I to regulation (EU) 2018/1139 aircraft

- ▶ Merkittävä muutos luonnokseen verrattuna!

## AMC2 FCL.1015 Examiner standardisation

Before undertaking a test or check, an examiner will verify that the aircraft or FSTD intended to be used is suitable and appropriately equipped for the test or check. Aircraft that fall under points (a), (b), (c), or (d) of Annex I to the Basic Regulation can be used provided that they are subject to an authorisation as per point ORA.ATO.135 or point DTO.GEN.240.



# Testing and checking with Annex I to regulation (EU) 2018/1139 aircraft

- ▶ *AMC1 FCL.140.A; FCL.140.S; FCL.740.A(b)(1)(ii) Recency and revalidation requirements*
- ▶ *All hours flown on aeroplanes or sailplanes that are subject to a decision as per Article 2(8) of the Basic Regulation or that are specified in Annex I to the Basic Regulation should count in full towards fulfilling the hourly requirements of points FCL.140.A, FCL.140.S, and FCL.740.A(b)(1)(ii) under the following conditions:*
  - (a) the aircraft matches the definition and criteria of the respective Part-FCL aircraft category, class, and type ratings; and*
  - (b) the aircraft that is used for training flights with an instructor is an Annex-I aircraft of type (a), (b), (c), or (d) that is subject to an authorisation specified in points ORA.ATO.135 or DTO.GEN.240*

## FI task force ja RMT.0194:

- ▶ Suomen ehdotuksesta perustettu FI task force tutki keinoja lennonopettajapulan lievittämiseen.
- ▶ Tuloksena mm. CPL-teoriakoulutusvaatimuksen poisto. CPL-teoria LO-vaatimusten uudelleen arviointi on loppusuoralla.
- ▶ FI task force muuttui RMT.0194:ksi, jossa luodaan uudet competence based vaatimukset kaikille lupakirjoille ja kelpuutuksille.
- ▶ Työ on jaettu kahteen vaiheeseen, joista ensimmäinen käsittelee opettajakelpuutuksia.
- ▶ Ensimmäinen vaihe alkoi 3.3.2020.

# Teemat

- ▶ Suomen Harrasteilmailun Turvallisuustyön Toimintamalli-ryhmä\* nostaa esiin teemoja, joihin tulisi erityisesti kiinnittää huomiota vuonna 2022.
- ▶ Vuoden 2022 teemat:
  - lennonvalmistelu
  - yhteistoiminta valvomattomilla lentopaikoilla
  - lentosuunnistus

\*Traficom, SIL, SMLL, Fintraffic ANS, FINAVIA, Ilmatieteenlaitos

Kiitos

**TRAFICOM**  
Liikenne- ja viestintävirasto